

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 5 ΜΑΡΤΙΟΥ 1987 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 20

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 47

Όργανα που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν και ειδικές ρυθμίσεις σε θέματα έργων που εκτελούνται από το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων (ΤΑΠ).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Την παράγραφο 3 του άρθρου 19 του Ν. 1418/84 «Δημόσια έργα και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 23/Α).

2. Την παράγραφο 5 του άρθρου 24 του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα» (ΦΕΚ 137/Α).

3. Την αριθ. 683/1986 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης, Οικονομικών, Πολιτισμού και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Αρμόδια όργανα.

Αρμόδιοι για τη λήψη αποφάσεων κατά τις διατάξεις του Ν. 1418/84 «Δημόσια έργα και ρύθμιση συναφών θεμάτων» και των Προεδρικών Διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του για τα έργα που εκτελούνται από το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων (ΤΑΠ) είναι ο Υπουργός Πολιτισμού, το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και οι Τεχνικές Υπηρεσίες του ΤΑΠ σύμφωνα με τις οργανωτικές του διατάξεις και όπως ειδικότερα ορίζεται στα επόμενα άρθρα.

Άρθρο 2.

Διευθύνουσα Υπηρεσία - Προϊσταμένη Αρχή.

α) «Διευθύνουσα Υπηρεσία» ή «Επιβλέπουσα Υπηρεσία» ορίζεται το Τμήμα Μελετών και Συντήρησης Κτιρίων του ΤΑΠ ή σε περίπτωση χρηματοδότησης από το ΤΑΠ έργων του Υπουργείου Πολιτισμού η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου αυτού.

β) «Προϊσταμένη Αρχή» ή «Εποπτεύουσα Αρχή» ορίζεται ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΤΑΠ. Για την ανάληψη από την Προϊσταμένη Αρχή οικονομικής υποχρεώσεως μεγαλύτερης του ενός δεκάτου του ορίου μέχρι του οποίου μπορεί να αναλάβουν έργα οι εργοληπτικές επιχειρήσεις Α' τάξης του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (ΜΕΕΠ) απαιτείται προηγούμενη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΤΑΠ.

Άρθρο 3.

Τεχνικό Συμβούλιο.

Αρμόδιο Τεχνικό Συμβούλιο για έργα του ΤΑΠ, ορίζεται το Τεχνικό Συμβούλιο της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού. Τα θέματα για έργα του ΤΑΠ εισηγείται στο Συμβούλιο ο Προϊστάμενος της Διευθύνουσας Υπηρεσίας του ΤΑΠ ή ο νόμιμος αναπληρωτής του.

Άρθρο 4.

Διεθνείς Διαγωνισμοί - Παρεκκλίσεις.

Η διεξαγωγή διεθνών διαγωνισμών για έργα του ΤΑΠ και οι παρεκκλίσεις από τις κείμενες διατάξεις για τη μελέτη και κατασκευή των έργων εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΠ μετά από γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου του άρθρου 3.

Άρθρο 5.
Αιτήσεις θεραπείας.

1. Για τις αιτήσεις θεραπείας που ασκούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του Ν. 1418/84 αποφασίζει ο Υπουργός Πολιτισμού.

2. Οι αιτήσεις αυτές απευθύνονται στον Υπουργό Πολιτισμού και επιδίδονται στη Διευθύνουσα το έργο Υπηρεσία ή την Προϊσταμένη Αρχή, χωρίς να απαιτείται κοινοποίηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Άρθρο 6.
Τελικές διατάξεις.

1. Τα θέματα που δεν ρυθμίζονται ειδικά με τις διατάξεις του παρόντος, διέπονται από το Ν. 1418/84 και τα Προεδρικά Διατάγματα και τις κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του.

2. Η ισχύς του διατάγματος αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 14 Φεβρουαρίου 1987

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ — **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — **ΔΗΜ. ΤΣΟΒΟΛΑΣ**
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ — **Α.-Μ. (ΜΕΛΙΝΑ) ΜΕΡΚΟΥΡΗ**
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ — **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Φ. 0544/4/ΑΣ 32/Μ. 3609 (2)

Έγκριση Πρακτικού Συνόδου Ελληνογαλλικής Επιτροπής οδικών μεταφορών, που υπογράφτηκε στο Παρίσι στις 6.11.1985.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντες υπόψη: 1) τις διατάξεις του άρθρου 23 της Συμφωνίας οδικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων Ελλάδος-Γαλλίας που υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 9.4.1969 και κυρώθηκε με το υπ' αριθ. 495/70 Νομοθετικό Διάταγμα που δημοσιεύτηκε στο υπ' αριθμ. 76 Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης τεύχος Α' της 31.3.1970, με τις οποίες συνιστάται Μικτή Επιτροπή προς το σκοπό της καλής εφαρμογής των διατάξεων της Συμφωνίας

2) το περιεχόμενο του υπό έγκριση Πρακτικού, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε ως έχει και στο σύνολο του για το Πρακτικό της Συνόδου της Μικτής Ελληνογαλλικής Επιτροπής οδικών μεταφορών που υπογράφτηκε στο Παρίσι στις 6.11.1985, του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στη Γαλλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική έχει ως εξής:

Αθήνα, 17 Φεβρουαρίου 1987

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ — **ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ**
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — **ΚΩΣΤΑΣ ΣΗΜΙΤΗΣ**
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ — **ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ**

PROCES-VERBAL DE LA REUNION DE LA COMMISSION MIXTE FRANCO-GRECQUE TENUE A A PARIS, LES 5 ET 6 NOVEMBRE 1985

COMPOSITION DES DELEGATIONS

Délégation grecque :

M. TSAKALAKIS Directeur auprès du Ministère des Communications - President.

Melle KYRIAKOPOULOU, Ministère de l'Economie Nationale

M. YIANNISSIS, Directeur du Service d'Automobiles – OSE – Chemins de Fer Grecs

M. MANSOURANIS, Premier Secrétaire - Ambassade de Grèce en France

M. PANAYIATOPOULOS, Représentant les transporteurs grecs de marchandises

Melle COUZELI, Interprète.

Délégation française :

M. WEIZMANN, Ministère de l'Urbanisme, du Logement des Transports - Chef de la Division des Transports Routiers Internationaux Président.

M. SECQUEVILLE, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports - Division des Transports Routiers Internationaux.

Mme VATIN, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports - Division des Transports Routiers Internationaux

Melle SOILLY, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports - Division des Transports Routiers Internationaux

M. DE BERGUES, Ministère des Relations Extérieures

M. BEN FERHAT, Direction Générale des Douanes

M. TEYSSIER, Représentant SCETA/SNCF

M. MAZEYRAT, Représentant SCETA/SNCF

M. PITIE, Représentant l'AFTRI.

Les deux délégations ont approuvé l'ordre du jour proposé et ont traité les sujets relatifs au transport de marchandises d'abord et de voyageurs ensuite.

I. TRANSPORT DE MARCHANDISES.

1) Evolution des échanges et du trafic routier entre la France et la Grèce.

La délégation française a communiqué les informations suivantes :

Année 1984 :

Le Commerce Extérieur entre la France et la Grèce a augmenté en 1984 d'environ 10 % par rapport à 1983 avec une progression de 30 % dans le sens Grèce-France.

L'ensemble des échanges a progressé de 6 % avec 2.580.000 tonnes dont 1.400.000 tonnes dans le sens France-Grèce et 1.180.000 tonnes dans l'autre sens. Le transport par voie maritime est le principal mode d'échanges avec environ 2.400.000 tonnes. Le trafic ferroviaire a représenté 31 .700 tonnes, le trafic aérien 3.000 tonnes.

174.000 tonnes ont été transportées par la route; soit une augmentation voisine de 5 %.

C'est un trafic relativement équilibré avec 90.000 tonnes dans le sens France-Grèce et 84.600 tonnes dans l'autre sens.

Le partage entre transporteurs français et grecs est également assez équilibré puisque les premiers ont assuré 46 % du trafic routier et les seconds 49,5 %. Les transporteurs d'autres nationalités ont acheminé quant à eux 4,5 % du trafic.

Année 1985 :

Au coirs du 1er semestre 1985, 83.000 tonnes ont été acheminées par mode routier dont 45.000 tonnes dans le sens France-Grèce et 38.000 tonnes dans l'autre sens.

La répartition du trafic entre transporteurs a été pratiquement la même qu'en 1984 avec toutefois un gain de 0,5 point pour les transporteurs des pays tiers.

2) Fixation du contingent 1986.

La délégation française a estimé que les contingents fixés pour les années 1984 (4.000 v) et 1985 (4.300 v) ont été ou seront suffisants pour couvrir les besoins des transporteurs des deux Etats.

Dans ce contexte, elle a proposé de reconduire pour 1986 le même contingent qu'en 1985 d'autant qu'au 01.01.1986 interviendra une augmentation assez conséquente du contingent communautaire.

La partie grecque a apporté les précisions suivantes quant à l'utilisation du contingent par les transporteurs grecs :

1982	: 3.841 autorisations
1983	: 3.820 autorisations
1984	: 3.686 autorisations
1985 (9 mois)	: 2.624 autorisations.

Même si l'année 1985 (9 mois) indique un léger tassement de l'activité des transporteurs grecs, cette proposition n'a pas recueilli l'adhésion de la délégation grecque. Elle a en effet souligné que, d'une part, l' augmentation prévue du contingent CEE n'est pas, au regard de la Grèce, particulièrement avantageuse en raison des critères retenus et que, d'autre part, les mesures économiques récentes prises par le Gouvernement grec et notamment la dévaluation de la drachme permettent d'espérer un développement de l'activité économique extérieure de la Grèce.

Ainsi, la délégation grecque a-t-elle proposé de fixer le contingent 1986 à 4.500 voyages, en rappelant que ce niveau avait été évoqué en avril 1983 lors de la visite en Grèce du Ministre des Transports français.

De son côté, la partie française a indiqué que, comptetenu de l'utilisation sur 9 mois du contingent 1985 par les transporteurs grecs, il existe un solde de 800 voyages à ses yeux suffisant pour couvrir l'activité des transporteurs de cet Etat. Si cette activité doit se développer de façon conséquente, les deux délégations seront en mesure d'en apprécier la portée réelle lors de la prochaine réunion de la Commission Mixte et il pourrait être alors procédé à un réajustement du contingent 1986.

Aux termes de leurs discussion, les deux délégations ont convenu d'un supplément de 100 voyages. Le contingent 1986 a donc été fixé à 4.400 voyages (bilatéral + transit) et il pourra être réexaminé en 1986 en cas de besoins.

3) Questions diverses

a) Difficultés des entreprises françaises victimes de Commissionnaires de transport grecs.

La délégation française a déploré qu'à nouveau des transporteurs français aient été victimes de Commissionnaires grecs auprès de qui il leur a été impossible de recouvrir leurs créances.

Il semble en fait qu'un seul et même individu, agissant sous les identités multiples, représente des sociétés grecques «fantômes» d'où la difficulté de faire aboutir les démarches entreprises.

La délégation grecque, que cette situation désole, a reppelé que la profession de commissionnaire de transports n'est pas réglementée en Grèce; il n'y a pas, dans ces conditions, moyen de sanctionner administrativement ces agissements. C'est donc par la voie judiciaire que les transporteurs français doivent agir en saisissant les tribunaux grecs.

Pour l'avenir, elle conseille aux transporteurs français de rechercher des garanties sur le sérieux de leur correspondant en s'adressant à «l'Association des Commissionnaires de Transport de la Grèce» dont les coordonnées sont les suivantes : 60 rue Stadiou -10564 (nº d'appel téléphonique : (01) 3240 283) - ATHÈNES.

b) Difficultés d'application de la Convention TIR.

Un certain nombre d'entreprises françaises ont rencontré des difficutés en début d'année car la douane grecque ne reconnaissait pas valables les certificats d'agréments délivrés à ces entreprises. Plus récement, un transporteur français a été retenu jusqu'à ce qu'il fournisse un certificat d'agrément pour couvrir la circulation en transit d'un conteneur vide (donc non scellé).

La délégation grecque a suggéré que lorsque surgissent des problèmes ponctuels de ce genre, les transporteurs français contactent directement les services du Ministère grec des Transports.

La délégation française a, pour sa part, estimé préférable que les transporteurs français s'adressent plutôt auprès des services commerciaux de l'Ambassade de France à Athènes qui se chargera elle-même des interventions éventuelles.

c) Transports combinés rail-route.

La délégation française a interrogé la partie grecque sur l'état d'avancement de l'étude des mesures d'application par la Grèce de la directive CEE de 1975. Les autorités qrecques examinent le cas de toutes les gares dont celui de la gare italienne de BARI au regard de la notion de «gare appropriée la plus proche» et pour l'instant, l'étude n'est pas achevée.

d) Délivrance des autorisations au voyage.

La délégation française a remis à son homologue deux autorisations au voyage françaises délivrées à un transporteur grec, lesquelles autorisations n'étaienté pratiquement pas renseignées (pas de dates de validité. de délivrance, pas de signature du fonctionnaire habilité à la délivrance ...).

La délégation grecque a précisé qu'il s'agissait d'une pratique tout à fait inhabituelle de la part de l'Administration grecque.

e) Qualité des imprimés grecs mis à la disposition des transporteurs français.

La délégation grecque a regretté de ne pouvoir malgré les recherches qu'elle a entreprises, fournir à l'Administration française des imprimés grecs dont le grammage du papier corresponde aux souhaits de la délégation française (cf. Procès-verbal, de la précédente réunion de la Commission Mixte).

f) Ensembles mixtes composés d'élements de nationalité différente.

Sur interrogation de la partie franaçaise la délégation grecque a précisé que, dans ce domaine, la Grèce n'exige qu'une seule autorisation, déterminée par la provenance de la marchandise, pour couvrir l'ensemble dont les éléments sont immatriculés dans la CEE. Quand il y a un élément non CEE, il est vérifié que son intervention est conforme aux dispositions des accords bilatéraux en cause et il est demandé deux autorisations.

De son côté, la partie française a indiqué qu'elle applique également la règle de la couverture de l'élément tracteur quand il s'agit d'éléments immatriculés

dans la CEE. Elle précise toutefois qu'il est demandé que l'élément tiers par rapport au trafic bilatéral transite par son pays d'immatriculation.

Cette question faisant actuellement l'objet de travaux au niveau de la Commission des Communautés Européennes, les Etats de la CEE devraient arriver à une position uniforme dans ce domaine.

II TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Ligne régulière PARIS-ATHENES

Après un rapide exposé de la situation, la délégation française propose dans le cadre de la présente négociation :

- d'éclaircir la situation
- d'approfondir le problème
- et de dégager une solution viable économiquement et équitable pour les deux parties.

La délégation grecque tout en donnant son accord sur cette démarche précise que cette ligne correspond à des besoins réels et qu'en conséquence, il est impératif de dégager une base d'entente, la relation ne pouvant être suspendue.

Après un échange de vue général où il a été notamment précisé :

- qu'il existe entre l'OSE et les entreprises françaises membres du pool des différents financiers lesquels ont, comme l'a confirmé la partie française, été réglés pour les exercises antérieurs.
- que l'OSE a signé un projet de protocole d'accord et l'Administration française a été informée de deux projets.
- qu'à la demande de la délégation française sur le shoix d'un seul partenaire grec la délégation grecque a répondu que seul l'OSE était habilité à exploiter les lignes internationales et a déjà l'autorisation pour exploiter la ligne Paris-Athènes en 1986, qu'elle a l'expérience de bien servir cette ligne, et présente les garanties suffisantes pour son bon fonctionnement.

A l'issue de cet échange de vue, il a été convenu de la déclaration commune suivante :

«Les deux parties sont d'accord pour la poursuite de l'exploitation de la ligne après le 1er Janvier 1986.

La partie française a été informée de l'existence d'un accord de collaboration entre l'OSE et une entreprise française du pool pour la continuation du service pour l'année 1986.

La partie française a informé la délégation grecque que les entreprises françaises membres du pool (SCETA-VIA INTERNATIONAL - SEAFEP - FRAM/TRG - GAT - INTERCARS LYON) ont déclaré être prêtes à négocier avec l'OSE sur de nouvelles bases afin d'exploiter la ligne Paris-Athènes dans des conditions économiques et de qualité de service satisfaisantes pour les deux parties».

La partie française a invité les opérateurs français à lui communiquer, dans les plus brefs délais, les propositions appropriées à l'exploitation commune à cette fin.

Le Président de la Délégation	Le Président de la délégation
Grecque	Française
M. TSAKALAKIS	M. WEIZMANN

La délégation grecque a invité la délégation française à tenir la prochaine Commission Mixte dans la première quinzaine d'octobre 1986 à ATHENES.

ΠΡΑΚΤΙΚΟ

Της Συνεδρίασης της Μικτής Ελληνο-Γαλλικής Επιτροπής που έγινε στο Παρίσι, την 5η και 6η Νοεμβρίου 1985.

Σύνθεση των Αντιπροσωπειών.

Ελληνική Αντιπροσωπεία.

ΤΣΑΚΑΛΑΚΗΣ : Διευθυντής του Υπουργείου Συγκοινωνιών, Πρόεδρος.
ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ : Του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.
ΓΙΑΝΙΣΗΣ : Διευθυντής του τμήματος Αυτοκινήτων -ΟΣΕ- Ελληνικών Σιδηροδρόμων.
ΜΑΝΤΖΟΥΡΑΝΗΣ : Πρώτος Γραμματέας της Πρεσβείας της Ελλάδος στη Γαλλία.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ : Εκπρόσωπος των ελλήνων μεταφορέων εμπορευμάτων.
ΚΟΥΖΕΛΗ : Διερμηνέας.

Γαλλική Αντιπροσωπεία.

WEIZMANN : Του Υπουργείου Πολεοδομίας, Οικισμού και Μεταφορών, Προϊστάμενος του τμήματος Διεθνών Οδικών Μεταφορών, Πρόεδρος.
SECQUEVILLE : Του Υπουργείου Πολεοδομίας, Οικισμού και Μεταφορών, Τμήμα Διεθνών Οδικών Μεταφορών.
VATIN : Του Υπουργείου Πολεοδομίας, Οικισμού και Μεταφορών Τμήμα Διεθνών Μεταφορών.
SOILLY : Του Υπουργείου Πολεοδομίας, Οικισμού και Μεταφορών Τμήμα Διεθνών Οδικών Μεταφορών.
DE BERGUES : Του Υπουργείου Εξωτερικών.
BEN FERHAT : Της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων.
TEYSSIER : Εκπρόσωπος της SCETA/SNCF (Γαλλ. Σιδηρόδρομοι).
MAZEYRAT : Εκπρόσωπος της SCETA/SNCF.
PITIE : Εκπρόσωπος της AFTRI.

Οι δύο αντιπροσωπείες ενέκριναν την προταθείσα ημερησία διάταξη και επεξεργάσθηκαν τα θέματα σχετικά με τις μεταφορές εμπορευμάτων πρώτα και μετά τις μεταφορές ταξιδιωτών.

I. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

1. Εξέλιξη των συναλλαγών και της οδικής διακίνησης μεταξύ της Ελλάδος και της Γαλλίας.

Η γαλλική αντιπροσωπεία ανακοίνωσε τις ακόλουθες πληροφορίες.

Έτος 1984 :

Το Εξωτερικό Εμπόριο μεταξύ της Γαλλίας και της Ελλάδος αυξήθηκε το 1984 10 % περίπου, σε σχέσει με το 1983, με αύξηση 50 % από πλευράς Ελλάδα - Γαλλία.

Το σύνολο των συναλλαγών αυξήθηκε κατά 6 %, με 2.580.000 τόνους, εκ των οποίων 1.400.000 τ. από πλευράς Γαλλίας προς Ελλάδα και 1.180.000 τ. αντιθέτως.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο κύριος τρόπος συναλλαγών με περίπου 2.400.000 τ.

Η μεταφορά με τους σιδηρόδρομους αντιπροσωπεύει 31.700 οι αεροπορικές δε μεταφορές 3.000 τ.

174.000 τ. μεταφέρθηκαν οδικώς, ήτοι αύξηση που πλησιάζει το 5 %.

Είναι μεταφορές σχετικά ισορροπημένες με 90.000 τ. από πλευράς Γαλλίας προς Ελλάδα και 84.600 τ. από την αντίθετη πλευρά.

Η κατανομή μεταξύ γάλλων και ελλήνων μεταφορέων είναι επίσης αρκετά ισορροπημένη καθόσο οι πρώτοι επραγματοποίησαν το 46 % των μεταφορών και οι δεύτεροι το 49,5 %. Μεταφορείς άλλων εθνικοτήτων διακίνησαν το 4,5 %.

Έτος 1985 :

Κατά τη διάρκεια του 1ου εξαμήνου του 1985, 83.000 τ. διακινήθησαν οδικώς, εκ των οποίων 45.000 τ. από πλευράς Γαλλίας προς Ελλάδα και 38.000 τ. αντίθετα.

Η κατανομή των μεταφορών μεταξύ των μεταφορέων ήταν πρακτικά η ίδια με το 1984, αλλά εν τούτοις με μία ωφέλεια 0,5 για τους μεταφορείς τρίτων κρατών.

2. Καθορισμός των αδειών διέλευσης εμπορευμάτων για το 1986.

Η γαλλική αντιπροσωπεία έκρινε ότι οι διελεύσεις που καθορίσθηκαν για τα χρόνια 1984 (4.000) ταξίδια και το 1985 (4.300) ήταν ή θα είναι αρκετές για να καλύψουν τις ανάγκες των μεταφορέων για τις δύο χώρες.

Στην προκειμένη περίπτωση επρότεινε να επαναληφθεί το ίδιο για το 1986 όπως το 1985, διότι τη 1.1.1986 θα γίνει αύξηση αρκετά σημαντική των κοινωτικών διελεύσεων.

Η ελληνική αντιπροσωπεία παρέθεσε τις ακόλουθες διευκρινίσεις για τη χρήση των διελεύσεων από τους έλληνες μεταφορείς :

1982	: 3.841 άδειες
1983	: 3.820 άδειες
1984	:3.686 άδειες
1985 (9 μήνες)	: 2.624 άδειες

Έστω και εάν το έτος 1985 (9 μήνες) δείχνει μία ελαφρά καθίζηση των δραστηριοτήτων των ελλήνων μεταφορέων, η πρόταση αυτή δεν έγινε δεκτή από την ελληνική αντιπροσωπεία.

Πράγματι υπογράμισε ότι αφενός η προβλεπομένη αύξηση των αδειών της ΕΟΚ δεν είναι ως προς την Ελλάδα ιδιαίτερα επωφελής λόγω των κριτηρίων που τηρήθηκαν και αφετέρου ότι τα πρόσφατα οικονομικά μέτρα που έλαβε η Ελληνική Κυβέρνηση και κυρίως η υποτίμηση της δραχμής, επιτρέπουν μία ανάπτυξη της εξωτερικής οικονομικής δραστηριότητας της Ελλάδας.

Έτσι, η ελληνική αντιπροσωπεία επρότεινε να καθορισθούν οι άδειες του 1986 σε 4.500 ταξίδια, υπενθυμίζοντας ότι ο αριθμός αυτός των αδειών είχε επικληθεί τον Απρίλιο του 1983, κατά την επίσκεψη στην Ελλάδα του Γάλλου Υπουργού Μεταφορών.

Από πλευράς της η γαλλική αντιπροσωπεία, επεσήμανε ότι λαμβάνοντας υπόψη τη χρήση σε 9 μήνες γιά τις άδειες του 1985, από τους έλληνες μεταφορείς, υπάρχει ένα υπόλοιπο 800 ταξιδίων μπροστά τους, που αρκούν για να καλύψουν τις δραστηριότητες των μεταφορέων της χώρας αυτής.

Εάν αυτή η δραστηριότητα αναπτυχθεί κατά τρόπο συνεπή, οι δύο αντιπροσωπείες θα είναι σε θέση να κάνουν τις εκτιμήσεις τους επί της πραγματικής ανάπτυξης, κατά την προσεχή συνεδρίαση της Μικτής Επιτροπής και θα μπορέσουν να προβούν σε αναθεώρηση των αδειών για το 1986.

Κατά τις συνομιλίες τους οι δύο αντιπροσωπείες συνεφώνησαν για 100 συμπληρωματικά ακόμη ταξίδια. Ο αριθμός λοιπόν των αδειών για το 1986 καθορίσθηκε σε 4.400 ταξίδια (αμφίπλευρα + τράνζιτ) και θα μπορεί να επανεξετασθεί το 1986 σε περίπτωση αναγκών.

3. Διάφορα θέματα :

α) Δυσκολίες των γαλλικών επιχειρήσεων που είναι θέματα των Παραγγελιοδόχων των ελληνικών μεταφορών.

Η γαλλική αντιπροσωπεία παραπονέθηκε, ότι πάλι οι γάλλοι μεταφορείς έπεσαν «θύματα» των ελλήνων παραγγελιοδόχων, από τους οποίους ήταν δύσκολο να εισπράξουν τις απαιτήσεις τους.

Φαίνεται πράγματι ότι ένα και μόνο άτομο, που ενεργεί με πολλαπλά ονόματα, εκπροσωπεί Ελληνικές Εταιρείες «φαντάσματα», εξ ου και η δυσκολία να καταλήξουν σε αποτέλεσμα οί ενέργειες που έχουν γίνει.

Η ελληνική αντιπροσωπεία, που η κατάσταση αυτή της προξενεί λύπη, υπενθύμισε ότι το επάγγελμα του παραγγελιοδόχου μεταφορών δεν έχει θεσμοθετηθεί στην Ελλάδα. Δεν υπάρχει, στις περιπτώσεις αυτές, τρόπος διοικητικών κυρώσεων, των ενεργειών αυτών.

Πρέπει λοιπόν οι γάλλοι μεταφορείς να ενεργήσουν διά της δικαστικής οδού, ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων

Για το μέλλον συμβουλεύει τους γάλλους μεταφορείς να αναζητούν εγγυήσεις για τη «σοβαρότητα» του ανταποκριτού τους απευθυνόμενοι στον «Σύνδεσμο διεθνών διαμεταφορέων Ελλάδος», του οποίου η διεύθυνση είναι η ακόλουθη : Οδός Σταδίου, αριθ. 60, 10564 Αθήνα, τηλ. : (01) 3240283).

β) Δυσκολίες εφαρμογής της Σύμβασης TIR.

Ένας ωρισμένος αριθμός γαλλικών επιχειρήσεων συνάντησε δυσκολίες στην αρχή του έτους, διότι τα ελληνικά τελωνεία δεν αναγνώριζαν ως ισχύοντα πιστοποιητικά εγγύησης εκδιδόμενα για τις επιχειρήσεις αυτές. Πρόσφατα, ένας γάλλος μεταφορέας, κρατήθηκε έως ότου προσκομισθεί ένα πιστοποιητικό εγγύησης, για να καλύψει τη διέλευση σε τράνζιτ ενός κενού κοντέηνερ (μη σφραγισμένου).

Η ελληνική αντιπροσωπεία συνέστησε όπως, όταν συμβαίνουν προβλήματα του είδους αυτού, οι γάλλοι μεταφορείς να έρχονται σε επαφή απ' ευθείας με τις υπηρεσίες του Ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών.

Η γαλλική αντιπροσωπεία, θεώρησε από πλευρά της προτιμότερο όπως οι γάλλοι μεταφορείς να απευθύνονται στις εμπορικές υπηρεσίες της Πρεσβείας της Γαλλίας στην Αθήνα που θα αναλαμβάνει η ίδια ενδεχόμενες ενέργειες.

γ) Μεταφορές σε συνδυασμό : οδικώς - σιδηροδρομικώς.

Η γαλλική αντιπροσωπεία ερώτησε την ελληνική πλευρά για την πορεία της μελέτης των μέτρων εφαρμογής από την Ελλάδα της κατευθυντηρίου οδηγίας (ντιρεκτίβας) της ΕΟΚ του 1975. Οι ελληνικές αρχές εξετάζουν την περίπτωση όλων των σιδηροδρομικών σταθμών, και αυτόν του Μπάρι - Ιταλίας, ως προς την έννοια «σταθμός κατάλληλος ο πιο κοντινός» και προς το παρόν, η μελέτη δεν έχει περατωθεί.

δ) Έκδοση αδειών διέλευσης.

Η γαλλική αντιπροσωπεία παρέδωσε στην ελληνική, δύο άδειες για ταξίδια στη Γαλλία, που χορηγήθηκαν σε ένα έλληνα μεταφορέα, οι οποίες δεν είχαν ενημερωθεί (δεν υπήρχαν ημερομηνίες εγκυρότητας, έκδοσης, ούτε υπογραφή του αρμόδιου υπάλληλου που τις εξέδωσε ....).

Η ελληνική αντιπροσωπεία διευκρίνησε ότι επρόκειτο για μία πρακτική καθόλα ασυνήθη εκ μέρους των Ελληνικών Αρχών.

ε) Ποιότητα των ελληνικών εντύπων που διατίθενται στους γάλλους μεταφορείς.

Η ελληνική αντιπροσωπεία λυπάται που δεν μπόρεσε, παρόλες τις ενέργειες που έκανε, να χορηγήσει στις γαλλικές αρχές, ελληνικά έντυπα, των οποίων το βάρος του χαρτιού ανταποκρίνεται στην επιθυμία της γαλλικής αντιπροσωπείας (όρα πρακτικό της προηγούμενης συνεδρίασης της Μικτής Επιτροπής).

στ) Μικτά σύνολα αποτελούμενα από στοιχεία διαφόρων εθνικοτήτων.

Στην ερώτηση της γαλλικής πλευράς, η ελληνική αντιπροσωπεία διευκρίνησε ότι στον τομέα αυτό, η Ελλάδα δεν απαιτεί παρά μόνο μία άδεια, καθοριζόμενη από την προέλευση των εμπορευμάτων, για να καλύψει το σύνολο, των οποίων τα στοιχεία είναι καταχωρημένα στην ΕΟΚ. Όταν υπάρχει ένα στοιχείο εκτός ΕΟΚ, ελέγχεται εάν η παρέμβαση του είναι σύμμορφη με τις διατάξεις των διμερών συμφωνιών και ζητούνται δύο άδειες.

Από πλευράς της η γαλλική αντιπροσωπεία προσδιόρισε ότι εφαρμόζει επίσης το κανονισμό κάλυψης του στοιχείου όταν πρόκειται για στοιχεία καταχωρημένα στην ΕΟΚ.

Διευκρινίζει εν τούτοις ότι ζητείται το τρίτο στοιχείο σε σχέσει με την αμφίπλευρη διέλευση, να διακινείται από την χώρα καταγραφής.

Το θέμα αυτό που αποτελεί τώρα το αντικείμενο των εργασιών σε επίπεδο της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τα Κράτη της ΕΟΚ θα έπρεπε να πάρουν μία θέση ομοιόμορφη στον τομέα αυτό.

ΙΙ. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ

Τακτική γραμμή Παρίσι - Αθήνα

Μετά από μία ταχεία έκθεση της κατάστασης, η γαλλική αντιπροσωπεία προτείνει στα πλαίσια των παρόντων διαπραγματεύσεων:

–να διευκρινισθεί η κατάσταση

–να γίνει εμπεριστατωμένη μελέτη του προβλήματος

–και να βρεθεί μία λύση βιώσιμη οικονομικά και δίκαιη για τις δύο πλευρές.

Η ελληνική αντιπροσωπεία συμφωνώντας με αυτά, διευκρινίζει ότι η γραμμή αυτή ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες και κατά συνέπεια, είναι επιτακτικό να βρεθεί μία βασική λύση.

Μετά από ανταλλαγές απόψεων όπου διευκρινίσθησαν κύρια:

–ότι υπάρχουν μεταξύ του ΟΣΕ και των γαλλικών επιχειρήσεων που είναι μέλη ομίλου, χρηματικές διαφορές, οι οποίες όπως επιβεβαίωσε η γαλλική πλευρά, διευθετήθησαν για τις προηγούμενες οικονομικές χρήσεις.

–ότι ο ΟΣΕ υπέγραψε σχέδιο πρωτοκόλου συμφωνίας και οι γαλλικές αρχές επληροφορήθησαν για δύο σχέδια.

–ότι τη αιτήσει της γαλλικής αντιπροσωπείας για την επιλογή ενός μόνο έλληνα συνεργάτη, η ελληνική αντιπροσωπεία απάντησε ότι μόνο ο ΟΣΕ έχει το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται τις διεθνείς γραμμές και έχει ήδη την άδεια εκμετάλλευσης της γραμμής Παρίσι - Αθήνα το 1986, ότι έχει την εμπειρία εξυπηρέτησης της γραμμής αυτής και παρουσιάζει τις απαραίτητες εγγυήσεις για την καλή λειτουργία.

Με το πέρας της ανταλλαγής αυτής των απόψεων, συνεφωνήθη η ακόλουθη κοινή δήλωση:

«Οι δύο πλευρές συμφωνούν για τη συνέχιση της εκμετάλλευσης της γραμμής για μετά τη 1η Ιανουαρίου 1986.

Η γαλλική πλευρά επληροφορήθη για την ύπαρξη μίας συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ του ΟΣΕ και μίας γαλλικής επιχείρησης του ομίλου για τη συνέχιση των υπηρεσιών για το έτος 1986.

Η γαλλική πλευρά επληροφόρησε την ελληνική αντιπροσωπεία ότι οι γαλλικές επιχειρήσεις μέλη του ομίλου (κοινοπραξίας) (SCETA VIA INTERNATIONAL - SEAFER - FRAM/TRG - GAT - INTERCARS LYON) εδήλωσαν ότι είναι έτοιμες για διαπραγματεύσεις με τον ΟΣΕ σε νέες βάσεις, για την εκμετάλλευση της γραμμής Παρίσι - Αθήνα, με ικανοποιητικούς οικονομικούς όρους και ποιότητα υπηρεσίας για τις δύο πλευρές».

Η γαλλική πλευρά εκάλεσε τους γάλλους αρμοδίους των επιχειρήσεων αυτών να της υποβάλλουν το συντομότερο δυνατόν, τις δέουσες προτάσεις για την εν λόγω κοινή εκμετάλλευση.

Ο Πρόεδρος της Ελληνικής Αντιπροσωπείας	Ο Πρόεδρος της Γαλλικής Αντιπροσωπείας
Υπογραφή ΤΣΑΚΑΛΑΚΗΣ	WEIZMANN

Η ελληνική αντιπροσωπεία εκάλεσε τη γαλλική αντιπροσωπεία για τη συνεδρίαση της μικτής Επιτροπής που θα γίνει το πρώτο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου 1986 στην Αθήνα.

(3)

Πράξη Διοικητή αριθ. 936/29.1.87
('Αρθρο 1 του Ν. 1266/82/.

Καταβολή διαφοράς τόκων με βάση την ΠΔ/ΤΕ 212/83 όπως ισχύει.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Αφού έλαβε υπόψη:

α) Το άρθρο 1 του Ν. 1266/82 «'Οργανα ασκήσεως της νομισματικής, πιστωτικής και συναλλαγματικής πολιτικής και άλλες διατάξεις».

β) Την Πράξη του 212/83, όπως ισχύει, και

γ) Το ΠΡ 262/Γ' 42/22.1.87 (ΑΠ 233) έγγραφο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, αποφασίσε:

Να τροποποιήσει την ΠΔ/ΤΕ 212/83 (όπως ισχύει) και να καθορίσει τα ακόλουθα:

1. Το ποσοστό διαφοράς τόκων που καταβάλλεται στους εξαγωγείς μειώνεται από 5% σε 3% για βραχυποιήσεις συναλλάγματος που πραγματοποιούνται κατά την περίοδο από 1 Απριλίου 1987 έως 31 Δεκεμβρίου 1987.

2. Από 1 Ιανουαρίου 1988 και εφεξής παύει να καταβάλλεται στους εξαγωγείς διαφορά τόκων επί βραχυποιούμενου συναλλάγματος.

Η Πράξη αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 18 Φεβρουαρίου 1987

Ο Διοικητής
ΔΗΜ. ΧΑΛΙΚΙΑΣ

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

(4)

Στο Π.Δ. 437/1986 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 214/Α'/31.12.86, επιφέροντα οι παρακάτω διορθώσεις:

1. Στο δεύτερο στίχο της παραγράφου α' του άρθρου 4 να γραφούν οι λέξεις «Ηλεκτρολόγου Μηχανολόγου ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού» αντί «Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού».

2. Στον πέμπτο στίχο της παραγράφου β' του άρθρου 4 να γραφεί μετά τη λέξη Αξιωματικός Λ.Σ. (Τ) αντί (1).

3. Μετά το άρθρο 4 και πάνω από τις λέξεις «εξεταστικές περίοδοι» να γραφεί «'Αρθρο 5».

4. Στο δεύτερο στίχο, παράγραφο 11, Τμήμα Α του Μαθήματος 1. Ηλεκτροτεχνία να γραφεί η λέξη «αντίθετη» αντί της λέξης «αντίθεση».

5. Στο δεύτερο στίχο, παράγραφος 23, Τμήμα Α του μαθήματος 1. Ηλεκτροτεχνία μετά τις λέξεις «ωμική αντίσταση» να γραφεί «(R)» αντί «(1)».

6. Στον πέμπτο στίχο, παράγραφος 26, Τμήμα Α του μαθήματος 1. Ηλεκτροτεχνία να γραφεί η λέξη «χωρητικά» αντί της λέξης «χωρητικότητα».

7. Στον πρώτο στίχο, παράγραφος 3', Παρατηρήσεις, του μαθήματος 1. Ηλεκτροτεχνία μετά τη λέξη «βαθμολογείται» να προστεθεί και η λέξη «χωριστά».

8. Στο δεύτερο στίχο, παράγραφος 12 του μαθήματος V Ηλεκτρολογικό Εργαστήριο να γραφεί η λέξη «INDUCTION» αντί της λέξης «INDUCION».

9. Στις παραγράφους 44 και 161 του πίνακα Αγγλικών Τεχνικών 'Ορων Ηλεκτρολόγων να γραφούν οι λέξεις «FIELD» και «BILDGE» αντί των λέξεων «FIED» και «BILGE» αντίστοιχα.

10. Στην τελευταία παράγραφο του ανωτέρω Π. Δ/τος να γραφεί μετά τις λέξεις «Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας» η λέξη «αναθέτουμε».

(Από το Εθνικό Τυπογραφείο)